МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№66 февраль 2016

ПРМТУ НЕ ОСТАВЛЯЕТ МОРЯКОВ НАЕДИНЕ С БЕДОЙ

НЕТ дискриминации украинских моряков

UNION ACTIVITIES
ПОСЕТИТЕЛИ

CHARITY
ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

EXCLUSIVELY
ОТЧЕТ ITF

INFOGRAFICS
ПРОГНОЗ 2016

SEA PORTS
PORT OF XIAMEN

HISTORY
ТЕПЛОХОД «УКРАИНА»

НАМ 6 ЛЕТ!

СОДЕРЖАНИЕ | ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

NEWS
2 В МОРСКОМ МИРЕ

CHARITY
4 ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

EXCLUSIVELY
6 ОТЧЕТ ITF

UNION ACTIVITIES
8 ОБРАЩЕНИЕ В МИД

INFOGRAFICS
10 ПРОГНОЗ 2016

UNION ACTIVITIES
12 ПОСЕТИТЕЛИ

UNION CELEBRATION
14 НОВЫЙ ГОД

UNION SUPPORT
16 CSL MELBOURNE

YOUTH
17 CAMPUS-2016

SEA PORTS
18 PORT OF XIAMEN

PERSONALITY
20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

HISTORY
22 ТЕПЛОХОД "УКРАИНА"

24 PHOTO ALBUM "ПРОТИВ ШТОРМА"

Дорогие читатели!

Не верится, но уже прошло 6 лет с того момента, как увидел свет первый номер единственного в своем роде информационно-развлекательного семейного журнала для моряков. В руках вы держите 66-й номер журнала Морской.

За эти годы было написано немало статей, взято немало интервью, опубликованы тысячи фотографий, и мы надеемся, что каждый свежий выпуск вы ждете с нетерпением и изучаете с удовольствием.

В новом году мы решили расширить горизонты и для Вашего удобства представить часть материалов на английском языке.

Мы часто получаем комплименты по поводу оформления и качества нашего журнала от зарубежных профсоюзных коллег, от иностранных судовладельцев и моряков, и мы рады, наконец, воплотить это решение в жизнь, ведь география распространения нашего журнала — весь мир!

Желаем вам приятного прочтения!

Искренне ваш,
Олег Григорюк
Председатель Черноморской первичной профсоюзной организации моряков

Dear readers!

I can hardly believe it, but 6 years have already passed since the first issue of the unique information and entertainment magazine for seafarers was published. In your hands you are holding the 66th issue of the 'Maritime' magazine.

Over the years many articles have been written, many interviews have been taken, thousands of pictures have been published, and we do hope that you are waiting impatiently for each fresh issue and later read it with pleasure.

This new year we decided to expand our horizons, and for your convenience to translate part of the materials into English.

We often receive compliments on the design and quality of our magazine from the foreign trade union colleagues, shipowners and seafarers, and we are pleased to finally bring this decision to life, as the 'Maritime' magazine is distributed around the entire globe.

We wish you a pleasant reading!

Yours sincerely,
Oleg Grygoriuk
Chairman Local Black Sea
Trade Union of Seafarers

№ 66 февраль 2016

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Торговая марка и торговое имя «Морской» являются исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за стилистические и грамматические ошибки в рекламных макетах.

Информационно-развлекательный журнал «Морской» распространяется бесплатно в крюинговых компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж — 2000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, пожелания и предложения отправляйте на электронный адрес: morskoy@mtwtu.org.ua

Юридический адрес:
65079, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1
Тел.: +38 (048) 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

FONASBA

УКРАИНСКИЕ МОРСКИЕ БРОКЕРЫ ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К FONASBA

22 января 2016 года Федерацией национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (FONASBA) было принято решение о принятии в члены Клуб Морских Брокеров Украины (Морской Бизнес Клуб), который будет представлять эту организацию в Украине.

Федерация национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (FONASBA) была основана в апреле 1969 года с основной целью — поощрять и защищать профессиональных судовых брокеров и агентов по всему миру. Ее головной офис находится в Лондоне, Великобритания.

Членами Федерации национальных ассоциаций морских брокеров и агентов являются представители 49 стран, из них 43 национальные ассоциации, 6 партнеров и кандидатов в члены Федерации.

Клуб Морских Брокеров Украины (Морской Бизнес Клуб) намерен использовать поддержку и знания Федерации национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (FONASBA) для имплементации их в практику местных специалистов. Для этого планируется привлечение иностранных профессионалов и тесная работа с государственными органами, а также соответствующие совместные мероприятия.

В 2015 ГОДУ ЗАКАЗ НА ПОСТРОЙКУ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИЛСЯ

Количество новых заказов, полученных китайскими судостроителями верфями в 2015 году, почти в два раза меньше, чем в 2014 году. Также уменьшился и спрос на сырье для постройки новых судов.

В 2014 году судоверфи Китая получили новых заказов на строительство 31,3 миллиона тонн общего дедвейта, что составляет 34 процента мирового рынка, заявили в Министерстве промышленности и информационных технологий страны. Общее количество имеющихся заказов упало на 12 процентов до 123 миллиона тонн общего дедвейта или 36 процентов от глобального рынка.

Китайские судостроители искали государственной поддержки, так как избыточный тоннаж понижает фрахтовые ставки и приводит к отмене заказов. Южно-корейские и сингапурские судоверфи тоже чувствуют давление, которое усугубилось недавним скандалом о взятках в Бразилии, негативно сказавшимся на заказах.

В 2015 году крупнейшая частная верфь China Rongsheng Heavy Industries Group Holdings Ltd ушла из судостроительного сектора и сменила название на China Huarong Energy Co чтобы сосредоточиться на новом бизнесе. В начале января китайская Zhoushan Wuzhou Ship Repairing & Building Co. стала первым государственным судостроительным предприятием, которое обанкротилось за последнее десятилетие.

МФТ ПОДДЕРЖИВАЕТ ЭКИПАЖ SEAMAN GUARD OHIO

Международная федерация транспортников (ITF) планирует финансировать юридическую поддержку моряков судна Seaman Guard Ohio при подаче апелляции.

Председатель Секции моряков ITF Дэйв Хэйндел рассказал: «Мы уже завершили полный юридический анализ решения суда, и мы твердо верим, что существуют основания для подачи апелляции. Мы проверим, соответствует ли наша решимость финансовой составляющей. Мы надеемся, что государство флага – удобного – Сьерра-Леоне, также начнет оказывать поддержку этим морякам.

Этот случай является явным примером криминализации моряков. Их обвинили за хранение оружия, которое они никогда не держали в руках. Как вы можете посадить в тюрьму на пять лет за хранение оружия судового повара, когда единственное, что он держал в руках – это кастрюли и сковородки? Это несправедливо. Мы надеемся, что эта точка зрения будет рассмотрена при подаче апелляции».

Он продолжил: «Настоящая трагедия состоит в том, что компания AdvanFort, которая должна нести ответственность за произошедшее, смогла проворно и свободно жонглировать правилами, нормами, судовой регистрацией и страховкой, бросив экипаж судна и вооруженных охранников в этом беспорядке – она бросила своих работников и умыла руки. Принимая во внимание действия компании на протяжении всего разбирательства, AdvanFort не заслуживают того, чтобы продолжать существовать в бизнесе».

НОВАЯ НАПАСТЬ – ВИРУС ЗИКА

В конце января Министерство здравоохранения Аргентины подтвердило первый случай заражения вирусом Зика в стране. Аналогичный диагноз был зафиксирован в Дании и США.

Январский бюллетень Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) сообщает, что вирус Зика – это заболевание, которое переносят комары. Впервые он был обнаружен у макак-резус в Уганде в 1947 году в рамках работы сети мониторинга за лесной формой желтой лихорадки.

К счастью, вирус Зика не представляет серьезной опасности для жизни инфицированных, однако о мерах профилактики и лечении знать должен каждый. Особенно моряки, работающие в странах, где болезнь быстро распространяется.

Как ни странно, болезнь, вызванная вирусом Зика, протекает легко и не требует специфического лечения. Инфицированные люди должны отдыхать, пить много жидкости и принимать препараты для устранения боли и лихорадки. Если же это не помогает, и симптомы усугубляются, обязательно нужно обратиться за врачебной помощью. Помните, вакцины от этой болезни не существует!

В любом случае, лучше заранее провести профилактические мероприятия, чтобы снизить риск заражения вирусом. ВОЗ рекомендует сокращать численность комаров, уничтожая места их размножения, а также стараться снижать вероятность контакта комаров с людьми.

МИД УКРАИНЫ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ МОРЯКОВ

В связи с участившимися случаями задержания граждан страны за границей по обвинению в контрабанде наркотиков, Министерство иностранных дел Украины обратилось к морякам. В сообщении отмечается, что в последнее время все больше украинцев молодого возраста арестовывают за перевозку наркотических веществ из стран Южной Америки (Аргентины, Бразилии, Боливии и Перу). При этом в ведомстве напоминают, что за контрабанду наркотиков во многих странах предусмотрены суровые меры, в том числе смертная казнь.

Украинские дипломаты настоятельно рекомендуют гражданам проявлять бдительность и проверять посреднические структуры, которые предлагают якобы выгодные условия работы в странах Южной Америки. В свою очередь, Профсоюз работников морского транспорта Украины также настоятельно рекомендует морякам ни под каким предлогом не соглашаться принимать участие в незаконных действиях, связанных с перевозкой нелегальных грузов. Не забывайте, что в большинстве стран контрабанда наркотиков и перевозка нелегальных пассажиров грозит пожизненным заключением.

Кроме того, ПРМТУ рекомендует: перед тем, как подписать контракт и отправиться на судно, уделите время поиску информации о судне в Интернете либо обратитесь за квалифицированной консультацией к специалистам Профсоюза.

CMA CGM НАЛАЖИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ИРАНОМ

В конце января CMA CGM и Иранская национальная судоходная компания IRISL подписали предварительное соглашение, предусматривающее совместное использование судов, оперирование сервисами и кооперацию в области использования портовых терминалов. «Постепенная отмена санкций должна обеспечить значительный рост торговли между Ираном и остальным миром. Это соглашение открывает новые возможности для CMA CGM в сфере расширения бизнеса в этом регионе», — приводится в заявлении комментарий CMA CGM.

IRISL является крупнейшим перевозчиком Ирана. Компания была исключена из санкционных списков в начале этого месяца.

CMA CGM и тайваньская Evergreen стали первыми, кто возобновил прямые перевозки в Иран еще в августе прошлого года. Компания MSC начала осуществлять судозаходы в порты Ирана в конце декабря, в начале февраля о выходе на иранский рынок заявила арабская United Arab Shipping Company. Однако крупнейший в мире перевозчик Maersk еще пока не предпринял никаких действий.

CMA CGM намерена открыть шесть офисов в Иране с 1 апреля. Офисы будут располагаться в Тегеране, Бандар-Аббасе, Бушере, Хорремшехре, Бандар Имама Хомейни и Чабахаре.

«Сегодня моряку важно быть членом Профсоюза», – матрос Николай Якименко

На страницах журнала мы уже рассказывали читателям о неприятностях, которые случились в прошлом году с экипажем буксира «Miss Ann». Напомним, в конце ноября они обратились в Благотворительный Фонд морского транспорта «МОРТРАНС» с просьбой рассмотреть возможность оказания материальной помощи. Они, действительно, оказались в очень тяжелом положении. По знакомству связались с недобросовестным судовладельцем, затем попали на борт буксира, который находился в ужасном состоянии, подверглись нападению морских пиратов, унесших все их сбережения и документы.

По просьбе членов экипажа состоялась встреча с руководством Профсоюза работников морского транспорта Украины, единственной в стране морской членской организации Международной федерации транспортников (ITF), Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС», инспектором ITF в Украине Натальей Ефименко и юристами ПРМТУ.

По итогам встречи было принято решение оказать членам экипажа как финансовую, так и юридическую помощь. И это несмотря на то, что большинство моряков экипажа не являются членами ПРМТУ.

На днях мы поговорили с матросом буксира «Miss Ann» Николаем Якименко.

Какая помощь была оказана?

Была оказана очень большая и своевременная помощь, в которой мы очень нуждались. Ведь все мы вернулись домой полностью без денег. Я очень благодарен.

Хочу обратиться ко всем морякам, которые не верят в то, что профсоюзы и благотворительные фонды могут помочь. Поверьте, вы заблуждаетесь. Мы с коллегами сами в этом убедились. Все взносы, которые мы платим в Профсоюз, не уходят в никуда. Эти средства собираются, чтобы помогать морякам в различных ситуациях, но особенно оказавшимся в беде.

Лично я член ПРМТУ с 2007 года, но за помощью раньше не приходилось обращаться. Просто не было такой необходимости. И вот, как говорится, проверка на прочность – такая сложная ситуация.

Хочу отметить, что остальные члены экипажа «Miss Ann» не были членами ПРМТУ, но им была оказана бесплатная юридическая помощь и по ходатайству ПРМТУ финансовую помощь им оказал Благотворительный фонд «МОРТРАНС». Мне оказали помощь и в фонде, и в Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, где я непосредственно стою на учете.

Вот яркий пример того, как все-таки важно украинскому моряку сегодня быть членом Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Еще раз – огромное спасибо Благотворительному Фонду «МОРТРАНС» и Профсоюзу работников морского транспорта Украины и за моральную, и за психологическую и, конечно же, за финансовую поддержку!

“Today it is very important to be the Trade Union member” – the seaman Nikolay Yakimenko says

In the magazine published were the articles describing troubles faced by the crew of the tug MISS ANN last year. Recall that in late November the seafarers applied to the Welfare Fund of Maritime Transport MORTRANS requesting to consider the possibility of providing them with financial assistance. They for real appeared to be in a very difficult situation. They took up with a wrong shipowner and that brought them on board the appalling tug. Later the tug came under attack of pirates, who took away all the crew’s savings and documents.

At the request of the crew the meeting was held with the leadership of the Marine Transport Workers’ Trade Union of Ukraine – the country’s only maritime affiliate of the International Transport Workers Federation (ITF), the Local Black Sea Trade Union Organization of Seafarers, the Welfare Fund of Maritime Transport MORTRANS, ITF Inspector in Ukraine Nataliya Yefrimenko and the MTWTU lawyers.

As a result of the meeting it was decided to provide the crew members, with both financial and legal assistance – despite the fact that most of the seafarers were not registered as the MTWTU members.

The other day we interviewed the seaman of the tug MISS ANN Nikolai Yakimenko.

What assistance has been provided?

Significant and timely assistance has been provided! Indeed, we returned home with no money at all. I am very grateful and would like to appeal to all the seafarers who do not believe that trade unions and charities can help. Believe me, you are mistaken. My colleagues and I, we recently saw for ourselves: the union fees we pay do not disappear – they are accumulated to be later used to assist seafarers facing different situations, but especially to those in distress.

Personally I am the MTWTU member since 2007, but before never sought help – there was no need to. And here was a test of strength – such a complicated situation.

I would like to mention that though the other crewmembers of MISS ANN were not registered with the MTWTU, they anyway received free legal assistance and, upon the MTWTU request, the financial aid from the Welfare Fund MORTRANS. I received assistance both from the Fund and from the Local Black Sea Trade Union Organization of Seafarers, where I’m registered directly.

Here is a vivid example of how important it is today for Ukrainian seafarer to be a member of the Marine Transport Workers’ Trade Union of Ukraine.

Once again I would like to express great gratitude to the Welfare Fund of Maritime Transport MORTRANS and the Marine Transport Workers’ Trade Union of Ukraine for their moral, psychological and, of course, financial support!

Профсоюз не оставляет моряков наедине с бедой

Защита социальных и трудовых прав моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины, – несомненно, первоочередная задача организации. Но не единственная. Куда идти моряку, когда в семье случается горе? Конечно, в Профсоюз, ведь здесь его поддержат и помогут справиться с любой проблемой.

В конце года в Профсоюз работников морского транспорта Украины обратился мессмен Александр Кирев. В его семье случилась беда – буквально недавно они узнали, что у их 11-летней доченьки Даши врожденный порок сердца. *«Я пришел из рейса давненько, деньги закончились уже, а положение в стране не позволяет даже взять взаймы. Пришлось обратиться за помощью в Профсоюз работников морского транспорта Украины»*, – говорит Александр.

«Моряк работает на судне, покрытом непосредственно коллективным договором ITF, – рассказал Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, *– и мы, как единственная членская организация ITF в Украине, приняли все меры для того, чтобы моряк как можно скорее получил средства, необходимые на срочную операцию».*

Дашенька стойко пережила первую операцию, которую делали в Киеве, и настроена по-боевому. *«Мне очень помогли, я даже и не ожидал. От моей семьи и от себя лично хочу сказать Профсоюзу, что вы делаете нужное дело. Я много раз слышал от коллег, мол, вычитают из заработной платы профсоюзные взносы. Пока нашей семьи не коснулось горе, я и не задумывался, что все эти средства взимаются не просто так. Сегодня благодаря этим взносам спасли жизнь моей дочери, а завтра помогут другому человеку»*, – сказал Александр.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков искренне желает, чтобы в новом году произошло чудо и Дашенька Кирева полностью выздоровела.

Со своей бедой обратился в ПРМТУ капитан Геннадий Погорелов. Его сыну поставили диагноз, услышать который боится любой человек, – рак IV степени. *«Информацию о том, что можно обратиться в Профсоюз работников морского транспорта Украины, я прочел на сайте Профсоюза. Кроме того, об этом мне сообщили в компании, в которой я работаю на протяжении последних семи лет,* – рассказывает Геннадий. *– Мы оказались в безвыходной ситуации, на лечение нужна была очень большая сумма денег. В Профсоюзе моментально откликнулись на мою просьбу о помощи. Очень важно, что кроме финансовой, мне оказали и моральную поддержку. Поверьте, когда сталкиваешься с такой бедой, с таким страшным диагнозом родного человека, слова поддержки не менее ценны, чем материальная сторона. Огромное спасибо Профсоюзу за все, что он сделал для моей семьи»,* – поблагодарил капитан Погорелов.

Профсоюз работников морского транспорта Украины всегда готов протянуть руку помощи членам организации и их семьям. В жизни, действительно, бывают ситуации, выход из которых не найти самостоятельно. Не оставайтесь со своими проблемами наедине, обращайтесь в Профсоюз. Мы, в свою очередь, сделаем все от нас зависящее, чтобы вовремя оказать необходимую помощь.

The Union is always there for you

The protection of social and labor rights of seafarers, members of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, is with no doubt the priority of the organization. But not the only one. Where should the seafarer go, when trouble occurs? – The MTWTU is always ready to support and to help overcome any difficulties.

The protection of social and labor rights of seafarers, members of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, is with no doubt the priority of the organization. But not the only one. Where should the seafarer go, when trouble occurs? – The MTWTU is always ready to support and to help overcome any difficulties.

At the end of the year the messmen Alexander Kiryev applied to the MTWTU. A tragedy happened in his family: it has just recently been learnt that the 11-year-old little daughter Dasha suffers from congenital heart disease.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine was there to help Alexander and his daughter – in the shortest time Kiryev's family received the money required for the surgery. And as of today, Dasha bravely went through the first surgery done in Kiev.

"I received help which I wasn't hoping for. From my family and myself I would like to say, that you're doing the very right thing" – said Alexander.

The Master Gennadiy Pogoryelov approached the MTWTU due to the sad reason: his son was diagnosed with cancer stage 4.

"The Union immediately responded to my request for help. It is very important that together with financial, I received moral support. Believe me, when you face such a disaster – such a terrible diagnosis of a loved one, words of encouragement are no less valuable than the material side. Deep gratitude to the Union for what it has done for my family" – thanked the Master.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine is always ready to lend a helping hand to the MTWTU members and their families.

Sometimes in life you are unable to solve your problems alone, so come to the Union and we will do everything possible to provide the necessary assistance on time.

ITF в действии:

В 2015 году МФТ удалось одержать значительные победы и добиться успеха в оказании поддержки вновь созданным профсоюзам, и это несмотря на серьезные нападки на профсоюзное движение в разных странах мира.

РЕЗУЛЬТАТЫ 2015 ГОДА

Кампания МФТ в защиту прав и достоинства работников авиалинии Qatar Airways увенчалась успехом: удалось добиться исторического решения МОТ, в результате чего руководство компании пошло на уступки. Символика и незабываемые образы кампании позволили заручиться поддержкой широкой общественности, и к концу года кампанию поддержал лауреат Нобелевской премии мира из Туниса.

В то время как в Тунисе профсоюзные архитекторы успешной модели новой демократии получили международное признание, новости в соседней Ливии были не столь утешительными. Нермин аль-Шариф, лидер профсоюза докеров и моряков Ливии, членской организации МФТ, чудом избежала второго покушения на свою жизнь. Три известные ливийские активистки погибли за последние 18 месяцев, но МФТ продолжила свою борьбу за искоренение насилия в отношении женщин.

В Африке, в частности в Кении, водители грузовиков, работающие в компании Agility, высказали свое недовольство неудовлетворительными условиями труда и принятыми в компании сменами продолжитель-

ностью 24 часа. Несмотря на то, что им удалось добиться некоторых улучшений, руководство компании Agility продолжает антипрофсоюзную практику.

Нападки на профсоюзы также произошли в Корее, и МФТ обратилась к своим членским организациям с призывом оказывать глобальную солидарную поддержку. Право на забастовку находится под угрозой в нескольких странах мира, и МФТ внесла свой вклад в защиту этого права посредством всемирной кампании через орган ООН – МОТ, чтобы еще раз подтвердить незыблемость одного из основных прав человека – права прекратить работу в знак протеста.

Работники авиакомпании LATAM Airlines воспользовались этим правом, и забастовка в Чили привела к солидарным действиям в странах Центральной и Южной Америки.

Между тем в Мьянме жизненно важные демократические силы из числа популярных профсоюзов находятся на гораздо более ранней стадии развития, и МФТ оказала поддержку вновь созданному профсоюзу моряков страны.

Представители новой независимой федерации моряков Мьянмы приняли участие в очередном семинаре инспекторов МФТ в г. Панама в Панаме, который проводится один раз в три года. В период проведения семинара около 120 морских инспекторов МФТ приняли участие в марше протеста против нападок правительства на профсоюзы и против нежелания администрации Панамского канала (PCA) обсуждать с профсоюзами проблемы, связанные с безопасностью. МФТ также инициировала независимое исследование аспектов безопасности при эксплуатации шлюзов Панамского канала, результаты которого будут опубликованы в 2016 году.

Железнодорожники Австралии добились прибавки в размере 14% после долгосрочной кампании, в ходе которой проводились акции в августе и сентябре. Члены отделения австралийского профсоюза RTBU (Rail, Tram and Bus Union) штата Виктория выступили против действий руководства компаний Metro Trains и Yarra Trams, их протест был направлен на повышение оплаты труда и улучшения положений о разрешении спорных вопросов и гарантиях занятости.

Еще один отчет о результатах независимого исследования, проведенного по инициативе МФТ, стал значительной победой в борьбе против корпоративной жадности. Компания Шеврон вынуждена была заплатить $310 млн. штрафов и налоговых задолженностей после того, как МФТ провела расследование налоговых выплат компании.

МФТ приложила большие усилия для того, чтобы заставить другого мирового гиганта, компанию DHL, уважать права своих работников в разных странах мира. Для эффективного воздействия на руководство компании МФТ действовала вместе с глобальным профсоюзом UNI. Борьба обострилась, когда материнская компания Deutsche Post DHL провела серьезные сокращения оплаты труда работников в Германии.

МФТ продолжила оказывать давление на самом высоком уровне, и это помогло, и МОТ были приняты две важнейшие резолюции по безопасности дорожного движения и применению приложений для смартфонов типа Uber. МФТ продолжила оказывать давление на компанию Uber, давая отпор их предложению связать свою пропагандистскую кампанию с Женщинами ООН - UN Women.

Стратегическая работа такого рода продолжится в 2016 году, например, в рамках кампании за объединение работников в едином отраслевом узле в целях наращивания авторитета и влияния профсоюзов. В 2015 году МФТ объединила усилия с глобальной профсоюзной федерацией IndustriALL, чтобы обеспечить обучение в рамках семинара в Грейнджмуте, Шотландия. На семинаре встретились работники различных отраслей, в том числе многие из британского профсоюза Unite, членской организации МФТ. Были представлены автомобильный и железнодорожный транспорт, нефтяная отрасль, легкая и тяжелая промышленность, пищевая промышленность, морское судоходство, портовые доки и строительство.

СКАЖЕМ «НЕТ» ДИСКРИМИНАЦИИ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ

В связи с частыми обращениями украинских моряков, Профсоюз работников морского транспорта Украины выражает глубокую обеспокоенность ситуацией с ограничениями для моряков – граждан Украины, проживающих в Крыму.

Морские администрации Либерии и Маршалловых Островов в данное время отказываются выдавать подтверждения к рабочему диплому украинским морякам, проживающим на территории оккупированного Крыма.

Из-за этого украинские моряки, проживающие в Крыму, лишены возможности реализовать свое право на получение морских документов, необходимых для их дальнейшей работы. Действия, описанные выше, расцениваются как нарушение признанных международным сообществом прав человека, и прав моряков в частности.

В соответствии со Статьей 7 Всеобщей декларации прав человека, все люди равны перед законом и имеют право на равную защиту от какой бы то ни было дискриминации, нарушающей настоящую Декларацию.

Статья 3 Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве утверждает основополагающие права моряков и принципы, среди которых ликвидация дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости.

В соответствии со Статьей 26 Международного пакта о гражданских и политических правах, все люди равны перед законом и имеют право без всякой дискриминации на равную защиту закона. В этом отношении всякого рода дискриминация должна быть запрещена законом, и закон должен гарантировать всем лицам равную и эффективную защиту против дискриминации по какому бы то ни было признаку, независимо от расы, цвета кожи, пола, языка, религии, политических или иных убеждений, национального или социального происхождения, имущественного положения, рождения или иного обстоятельства.

Кроме того, украинские моряки, зарегистрированные в Крыму, испытывают трудности в зачислении заработанных за границей средств на текущие счета в украинских банках.

Когда украинские моряки нанимаются на суда иностранных судовладельцев, последние берут на себя обязательство перечислять заработанные моряками средства на их текущие счета, открытые в банках на территории Украины, в соответствии с положениями коллективных договоров и индивидуальных контрактов. Из-за санкционных требований США и ЕС, западные банки относятся к данным переводам с большой осторожностью, требуя от украинских моряков, проживающих в Крыму, дополнительных уточнений, часто отказывают, а в некоторых случаях и блокируют перевод валютных платежей гражданам, зарегистрированным в Крыму, что приводит к дискриминации украинских граждан, жителей Крыма, и к ограничению их экономических прав.

Столкнувшись с такой ситуацией, ПРМТУ обратился в Министерство иностранных дел Украины, Нацбанк Украины, к Постоянному представителю Украины при Международной морской организации (IMO) с просьбой оказать содействие в урегулировании сложившейся ситуации и обеспечении прав украинских моряков.

В начале этого года пришел ответ на запрос Профсоюза из Министерства иностранных дел Украины, за подписью в.и.о. Директора Департамента международного права О.В. Герасименко. Ниже приводим полный текст письма.

МІНІСТЕРСТВО ЗАКОРДОННИХ СПРАВ УКРАЇНИ
Михайлівська площа, 1
м. Київ, 01018, Україна

Тел.: (044) 238 17 48; факс: (044) 238 18 88
E-mail: zsmfa@mfa.gov.ua
Web: http://www.mfa.gov.ua
Код ЄДРПОУ 00026620

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF UKRAINE
1 Mykhailivska Square
Kyiv, 01018, Ukraine

«6» січня 2016 р. № 72/18-194/БІС-21
На №№ 01-209 та 01-210 від 27.11.2015 р.

Голові Професійної спілки робітників морського транспорту України М.І.Кирєєву

Шановний Михайле Івановичу,

У відповідь на Ваше звернення щодо правового захисту українських моряків, які проживають на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим та м. Севастополь (далі - тимчасово окупована територія), повідомляємо таке.

20 лютого 2014 року Російська Федерація розпочала збройну агресію проти України, наслідками якої, зокрема, є незаконна окупація території Автономної Республіки Крим та м. Севастополь, а також подальша спроба анексії цієї території.

Відповідальність за порушення визначених Конституцією та законами України прав і свобод людини і громадянина на тимчасово окупованій території покладається на Російську Федерацію як на державу-окупанта відповідно до норм і принципів міжнародного права, зокрема IV Женевської конвенції про захист цивільного населення під час війни.

МЗС України поділяє стурбованість Професійної спілки робітників морського транспорту України щодо порушення громадянських прав українських моряків на тимчасово окупованій території. Проте ще раз наголошуємо, що відповідальність за них несе Російська Федерація як держава-окупант.

Що стосується питань переказу валютних платежів громадянам України, що зареєстровані в Криму, на їхні поточні рахунки в банках на території материкової частини України, то надання роз'яснень із зазначеного питання належить до компетенції Національного банку України, який, зокрема, здійснює банківське регулювання та банківський нагляд, спрямований на забезпечення дотримання банками та

іншими особами законодавства України і встановлених нормативів з метою забезпечення стабільності банківської системи та захисту інтересів вкладників та кредиторів банку.

Інформуємо також, що з метою забезпечення захисту та реалізації основних прав і свобод українського населення тимчасово окупованої території було схвалено низку нормативних документів, зокрема: Закон України: «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» від 15.04.2014 р. № 1207-VII, Закон України «Про забезпечення прав і свобод внутрішньо переміщених осіб» від 20.10.2014 р. № 1706-VII та Закон України «Про створення вільної економічної зони "Крим" та про особливості здійснення економічної діяльності на тимчасово окупованій території України» від 12.08.2014 р. № 1636-VII.

Міністерство соціальної політики України та інші органи центральної та місцевої виконавчої влади, в межах доступних засобів вживають практичних заходів щодо захисту прав і свобод громадян України на тимчасово окупованій території України.

З огляду на вищевикладене, пропонували б вирішувати практичні питання щодо відновлення прав українських громадян, що проживають на тимчасово окупованій території та працюють у системі морського транспорту України, зокрема щодо визнання дипломів, у взаємодії з Департаментом морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України та Державною службою України з питань Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, утвореною відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24 вересня 2015 року № 736.

Закордонні дипломатичні та консульські установи України, в межах компетенції та наявних можливостей, надаватимуть захист українським морякам під час перебування за кордоном.

З повагою,

Т.в.о.Директора Департаменту міжнародного права **О.В.Герасименко**

SAY "NO" TO THE DISCRIMINATION OF UKRAINIAN SEAFARERS

Due to the frequent appeals of Ukrainian seafarers, the Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine expresses its deep concern over the situation with the limitations for seafarers – the citizens of Ukraine, living in Crimea.

Maritime Administrations of Liberia and the Marshall Islands currently refuse to issue Endorsements to Ukrainian seafarers living in the occupied Crimea.

As a result, Ukrainian seafarers living in the Crimea, are deprived of the opportunity to exercise their right to receive maritime documents required for their future work. The actions described above are regarded as a violation of human rights recognized by the international community, and in particular seafarers' rights.

In accordance with Article 7 of the Universal Declaration of Human Rights, all are equal before the law and are entitled without any discrimination to equal protection of the law. All are entitled to equal protection against any discrimination in violation of this Declaration and against any incitement to such discrimination.

The Article III of the ILO Maritime Labour Convention 2006 respects the fundamental seafarers' rights and principles, including the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

In accordance with Article 26 of the International Covenant on Civil and Political Rights, all persons are equal before the law and are entitled without any discrimination to the equal protection of the law. In this respect, the law shall prohibit any discrimination and guarantee to all persons equal and effective protection against discrimination on any ground such as race, colour, sex, language, religion, political or other opinion, national or social origin, property, birth or other status.

In addition, the Ukrainian seamen, registered in the Crimea, face difficulties in crediting funds earned abroad to current accounts in Ukrainian banks.

When the Ukrainian seafarers get employed on board the vessels of foreign shipowners, the latter undertake to transfer funds, earned by seafarers, to their current accounts, opened in banks on the territory of Ukraine, in accordance with the provisions of collective bargaining agreements and individual contracts.

Due to the USA and EU sanctions' requirements, foreign banks take these transfers in a very careful manner, requiring Ukrainian seafarers living in the Crimea, to provide additional refinements. The banks also often reject and in some cases even block the foreign currency payments transfers to citizens registered in the Crimea, which leads to discrimination of Ukrainian citizens – residents of the Crimea, limitation of their economic rights.

Faced with this situation, the MTWTU appealed to the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, the National Bank of Ukraine, and to the Permanent Representative of Ukraine to the International Maritime Organization (IMO) with a request to assist in resolving the situation and ensuring the rights of Ukrainian seafarers.

Earlier this year, the MTWTU received the answer to the request from the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, signed by OlehHerasymenko, Acting Director-General of the Directorate General for International Law. Below you may find the full text of the letter.

"In response to your appeal concerning the legal protection of Ukrainian seafarers, residing in a temporarily occupied territory of the Autonomous Republic of Crimea and Sevastopol (hereinafter - the temporarily occupied territory), we report the following.

On February 20, 2014 the Russian Federation launched an armed aggression against Ukraine, the consequences of which, in particular, were illegal occupation of the territory of the Autonomous Republic of Crimea and Sevastopol, as well as the further attempt of annexation of this territory.

Responsibility for violation of the defined by the Constitution and laws of Ukraine the human and civil rights and freedoms on the temporarily occupied territory is of the responsibility of the Russian Federation as a state-occupier in accordance with the norms and principles of the international law, in particular the Geneva Convention (IV) relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War.

Ministry of Foreign Affairs of Ukraine shares the concern of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine with violation of civil rights of Ukrainian seafarers on the temporarily occupied territory.

However, once again we emphasize that the Russian Federation as a state-occupier is responsible for them.

With regard to the foreign currency payment transfers to the citizens of Ukraine, registered in the Crimea, to their current accounts in banks on the mainland territory of Ukraine, the provision of clarifications on this matter lies within the competence of the National Bank of Ukraine, which, inter alia, provides banking regulation and banking supervision aimed at ensuring compliance with the legislation of Ukraine and established norms to ensure the stability of the banking system and protecting the interests of depositors and creditors of the bank.

Please as well be informed that in order to ensure the protection and realization of fundamental rights and freedoms of the Ukrainian population in the temporarily occupied territory, the number of regulations has been adopted, in particular: the Law of Ukraine "On ensuring the Rights and Freedoms of Citizens and the Legal Regime on the Temporarily Occupied Territory of Ukraine" dated 15.04. 2014 № 1207-УІИ, the Law of Ukraine "On ensuring of rights and freedoms of internally displaced persons" of 20.10.2014 № 1706-VII, and Law of Ukraine "On the Creation of the Free Economic Zone "Crimea" and on the Peculiarities of the Effectuation of Economic Activity on Temporarily Occupied Territory of Ukraine" dated 12.08.2014 № 1636-VII.

The Ministry of Social Policy of Ukraine and other central and local executive bodies, within available resources, implement practical measures to protect the rights and freedoms of Ukrainian citizens on the temporarily occupied territory of Ukraine.

Given the above, it is proposed to solve practical problems on restoration of rights of Ukrainian citizens residing in the temporarily occupied territories and working in the system of Ukrainian maritime transport, in particular with regard to recognition of diplomas, in conjunction with the Department of Maritime and River Transport of the Ministry of Infrastructure of Ukraine and the State Service of Ukraine on the Autonomous Republic of Crimea and Sevastopol, formed in accordance with the resolution № 736 of the Cabinet of Ministers of Ukraine of September 24, 2015.

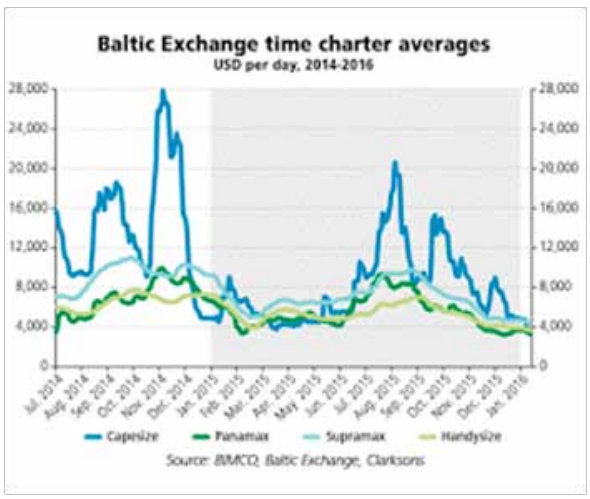
Foreign diplomatic and consular offices of Ukraine, within the competence and available opportunities, will provide protection of Ukrainian seafarers during their stay abroad".

BIMCO

ПЕРЕВОЗКИ СУХИХ ГРУЗОВ. ПЕЧАЛЬНОЕ НАЧАЛО НОВОГО ГОДА: РЫНОК БОРЕТСЯ ЗА РОСТ

СПРОС

Глобальное производство стали сократилось в 2015 году по сравнению с 2014 г. в большей степени за пределами Китая, так как Китай экспортировал свои излишки стали по всему миру; слишком сложно определить, положительно или отрицательно это влияет на спрос на морские балкеры. Развиваясь, китайская металлургия увеличит свою долю на мировом рынке, которая в настоящее время составляет 50%. Внутреннее потребление стали в Китае, реализация добытой в Китае железной руды и прибыльность металлургической промышленности – все это будет влиять на рынок сухих сыпучих грузов. С середины декабря китайские цены на сталь выросли и в настоящее время занимают самую высокую позицию с октября 2015 года. Мировые цены на железную руду могут продолжать снижаться в течение 2016 года, так как предложение превышает спрос.



С августа 2015 года фрахтовые ставки на перевозку сухих грузов непрерывно понижались в связи с ухудшением условий рынка. По состоянию на 11 января 2016 года суточные фрахтовые ставки колебались от 3361 долларов США в день для судов класса Panamax, до 4416 долларов США в день для судов Supramax.

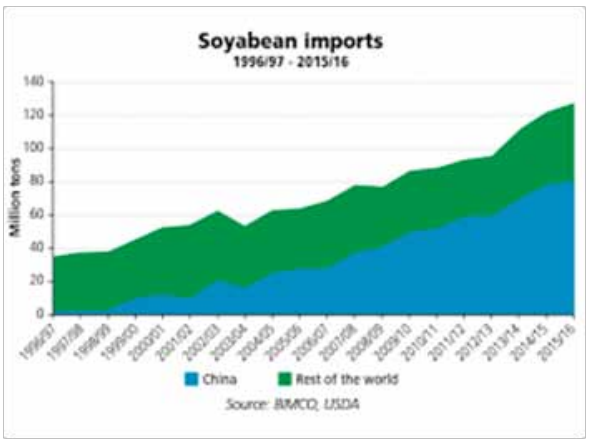
Краткое повышение ставок для судов типа Capesize в конце ноября может объясняться рекордно высоким импортом в Китай относительно дешевой железной руды. Увеличение поставок из Бразилии внесло свой вклад в это повышение, вытесняя руду, добытую внутри страны. Не менее 96,3 млн. тонн железной руды были выгружены в Китае в декабре 2015 года, а за целый год – 952,7 млн. тонн, что на 2,2% больше, чем в 2014 году.

В то время как общие объемы грузов, перевезенных в 2015 году, по оценкам, остались неизменными с 2014 года, некоторые товары установили новые рекорды, а количество других значительно снизилось. Одним из основных успешных продуктов стала соя, которая продемонстрировала новый рекорд роста импорта в Китай в 2015 году. В то время как импорт сои в любую другую страну не рос в течение двух десятилетий, китайский импорт увеличился с почти ноля до 81,7 млн. тонн. Китай только в декабре принял 9,1 млн. тонн сои, в первую очередь для использования в качестве корма животных.

Несмотря на рекордное количество ввозимых товаров, фрахтовые ставки на перевозку сухих грузов остаются очень низкими. Это демонстрирует серьезную проблему сегодняшних рыночных условий для судоходных перевозок навалочных грузов.

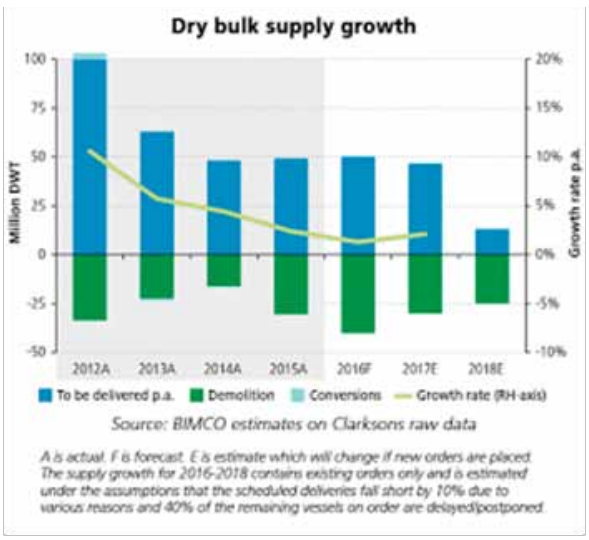
Цены, предлагаемые судовладельцам, которые желают продать свое судно на демонтаж, в прошлом году были очень неутешительными. Всем странам, занимающимся демонтажем судов, была предложена дешевая новая китайская сталь, и это предложение было принято, что способствовало снижению цен на стальной лом в странах, которые привыкли покрывать им до 80% своего спроса.

Тем не менее, состояние рынка грузовых перевозок остается наиболее значимым фактором в решении от-



править судно на «иголки», или же продолжать торговлю. BIMCO прогнозирует, что в 2016 году будут проданы на демонтаж балкеры общим объемом 40 млн. DWT, что сделает 2016 год самым загруженным в плане утилизации судов.

Несмотря на разрушительные рыночные условия, в 2015 году были демонтированы «только» 30 млн. DWT.



Учитывая факторы, упомянутые выше, это показывает, что общий состав готовых к демонтажу судов не является многочисленным, но даже небольшое повышение фрахтовых ставок останавливает демонтаж судов.

Ограничение притока новых мощностей на развивающийся рынок также определяет низкий уровень вновь размещаемых заказов. В этом смысле, заказанные в четвертом квартале 2015 года новые мощности объемом 1,4 млн. DWT – это именно то, что нужно. В общем, в 2015 году было заказано 17,7 млн. DWT – самый низкий объем с 2001 года. Надо надеяться, что в 2016 году будет заказано еще меньше балкерного тоннажа.

ПРОГНОЗ

Если прогноз Китайской ассоциации производителей железа и стали (CISA), предсказавшей падение в Китае производства стали с 806 млн. тонн до 783 млн. тонн, станет реальностью, то потребуется меньшее количество железной руды. Необходимое сочетание отечественной и импортной руды будет определять объемы перевозок. Китай остается ключевым двигателем рынка сухих сыпучих грузов, к лучшему это или к худшему. Объемы по-прежнему огромны, но темпы роста, скорее всего, будут очень низкими и, вероятно, отрицательными для некоторых товаров.

BIMCO прогнозирует, что импорт угля как в Индию, так и в Китай в 2016 году упадет, в соответствии с тенденцией 2015 года. Снижение объемов импорта в Индию в 2015 году изначально не предсказывалось. Данное снижение шло вразрез с тенденцией последних лет – многолетним ежегодным увеличением. Однако внутреннее производство угля выросло в результате некоторых политических решений, которые, кажется, работают против импорта сухих сыпучих грузов.

2016 год также, вероятно, увидит возвращение Индии на рынок экспорта железной руды, что возымеет положительное действие на спрос на морские перевозки, если доля рынка будет забрана у австралийских экспортеров, но негативное, в случае, если будет ограничен экспорт из Бразилии в Азию.

В ближайшие месяцы, с января по апрель, BIMCO ожидает, что объем перевозок уменьшится, как это традиционно происходит с четвертого на первый квартал. Это увеличивает основную диспропорцию, так как поставка новых судов в последние годы следует обратному шаблону: больше новых судов поставляются в начале нового года, а не в конце, благодаря чему получают более новый «год постройки». Так как мы идем во второй квартал, давление, приводящее к снижению, должно несколько уменьшиться.

BIMCO по-прежнему беспокоит устойчивость фрахтовых ставок в 2016 году. Спрос, похоже, не способен поддерживать прибыли, так как рост Китая и Индии постепенно замедляется, а остальной мир все еще импортирует меньшие объемы, чем до финансового кризиса 2008 года.

Новый рекорд объемов утилизации судов в 2016 году может ограничить рост флота до 10 млн. DWT, так что, на самом деле, все, что нам необходимо – это увеличение перевозимых объемов до приблизительно 60 млн. тонн с целью сбалансирования «притока». На фоне общих 4,7 млрд. тонн эта цифра может показаться незначительной, но она может оказаться непреодолимым барьером, прежде чем мы начн ем растрачивать значительный переизбыток судов.

Источник: gcaptain.com

Два Михаила: будущий моряк Михаил Александрович, сын капитана, с Председателем ПРМТУ Михаилом Ивановичем.

The future overseas seaman Michael and the Chairman of MTWTU Michael Kirieiev

Двойняшки Арина и
и их старшая сестричка
дочки стюарда Дениса М
денко в гостях у П

Twins Arina and Zlataan
elder sister Anastasia, daugh
Stewart Denys Medvyedenko
the MTWTU

В гостях у Профсоюза

В канун новогодних праздников Профсоюз работников морского транспорта принимал гостей. С добрыми пожеланиями пришли члены организации и их семьи. Переступив порог нового офиса Профсоюза, все попадали в атмосферу зимнего чуда. Здесь и любимый детками Дед Мороз, и красавица-елка, и всевозможные сюрпризы.

Профсоюз всегда открыт для каждого. Очень важно, что к нам обращаются не только за помощью, советом, консультацией. К нам часто приходят поделиться радостью, рассказать об успехах, поздравить с праздниками. А это и есть свидетельство того, что Профсоюз работников морского транспорта Украины – одна большая и дружная семья!

Григорьев Вадим 2ПК с семьей: женой Ириной и будущим моряком Владом

2nd Mate Vadym Grygoriev, his wife Iryna and their son Vlad – the future seafarer

Сонечка и Владимир Колосовы, капитан компании OSM

Sonya and Vladimir Kolosov, Master, OSM

Машуля Чумаченко с мамой Натальей (семья Руслана Чумаченко повара компании Вильхемсен)

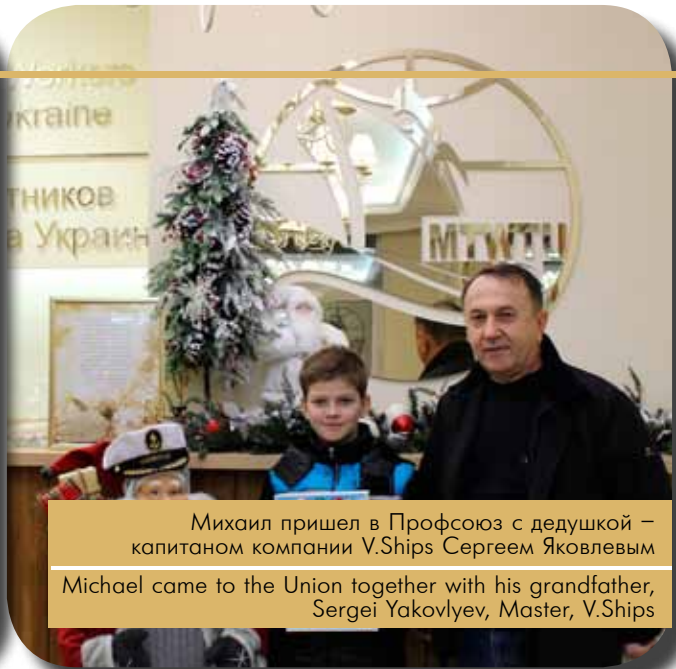
Masha and her mother Natalia (family of the Cook Ruslan Chumachenko, Wilhelmsen)

Злата
Настя,
Медве-
ПРМТУ

d their
nters of
visiting
U office

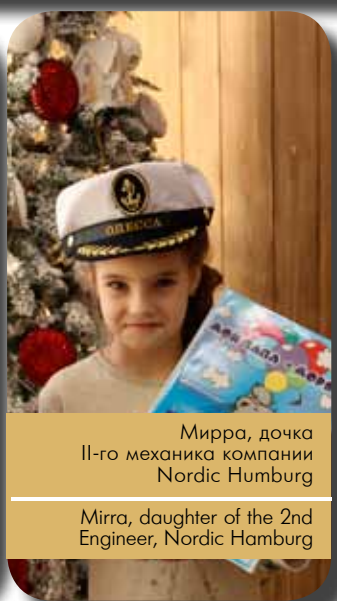
Богдан, сын повара компании Wilson Виталия Чернеги, явно пойдет по стопам отца

Bogdan, son of the CookVitalyChernega, Wilson, will truly follow in his father's footsteps



Михаил пришел в Профсоюз с дедушкой – капитаном компании V.Ships Сергеем Яковлевым

Michael came to the Union together with his grandfather, Sergei Yakovlyev, Master, V.Ships



Мирра, дочка II-го механика компании Nordic Humburg

Mirra, daughter of the 2nd Engineer, Nordic Hamburg

Сонечка Якунцева, дочка 2ПК компании Danaos Дмитрия, дома будет собирать пазлы от Профсоюза

Sonya, daughter of 2nd Mate Dmitry Yakuntsev, Danaos, will be collecting the Union puzzles at home

Супруга старшего помощника СМА CGM Игоря Малыша Инна с доченькой Катюшей

Inna, the wife of Chief Mate Igor Malysh and their little daughter Katya

Visiting the Union

On the New Year's eve the MTWTU hosted its dear guests – the trade union members and their beloved families. As they entered the new MTWTU headoffice, they were drawn in by the charming atmosphere of the winter miracle. The Union is always open to everyone. It is very important that people come to us not only for help, advice or consultation. Our members often come to share the joy, their successes or to congratulate with the holidays. And this is the evidence that the MTWTU is one big and happy family!

Дарить радость – наша добрая традиция

Уже много лет подряд Профсоюз работников морского транспорта Украины приглашает детей членов Профсоюза на новогодние утренники. Это неизменная традиция и радостное событие, которого детки ждут весь год. И в этот раз концертный зал Одесского морского вокзала вновь распахнул двери для сотен ребятишек.

Поприветствовал всех собравшихся Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк:

«Как вы знаете, уходящий год был юбилейным для Профсоюза. Мы праздновали 110-летие со дня образования профсоюзного движения на водном транспорте. Это был достаточно тяжелый год, но мы сильны нашими традициями, которые нас объединяют. И одной из них являются вот такие новогодние утренники. От всего сердца желаю вам крепчайшего здоровья и всего самого доброго. Мира каждой семье!»

Перед началом представления дети веселились с забавной Клоунессой и озорной обезьянкой Анфисой. Новогодняя сказка под названием «Не было бы счастья, да несчастье помогло» рассказала ребятам о беде, которая случилась у Мельника. Однако он не потерял веры в лучшее и при поддержке своего верного друга Кота, заполучил в жены красавицу Принцессу. Юные зрители с восторгом наблюдали за происходящим на сцене, сопереживая и поддерживая главного героя.

Новогодний утренник – это яркое и важное событие для деток. Родители благодарят организаторов мероприятия – Профсоюз работников морского транспорта Украины – за подаренное хорошее настроение, за добрый и веселый праздник. Отмечают, что когда счастливы дети, и они становятся в разы счастливее.

Хочется, чтобы ребятишки здорово и весело провели весь наступивший 2016 год, чтобы их глаза всегда светились радостью и счастьем.

The power to bring joy!

For many years already the MTWTU invites children of its Trade Union members to the New Year matinees. This is unchanging tradition and joyful event, awaited by the kids for the whole year. And this time, the concert hall of the Odessa Sea Port once again opened its doors to the hundreds of children.

Oleg Grygoriuk, First Vice Chairman, MTWTU, welcomed all the participants:

«As you know, the passing year was the anniversary year for our Trade Union – we celebrated the 110th Anniversary of the Trade Union Movement on Water Transport. It was quite a tough year, but we are strong with the traditions that unite us. And one of these traditions is these New Year matinees for children. With all my heart I wish you strong health and all the best. Peace to every family!»

MARITIME UNION OF AUSTRALIA

ПРМТУ ВЫРАЗИЛ ПОДДЕРЖКУ ЭКИПАЖУ СУДНА CSL MELBOURNE

Австралийских моряков, работавших на балкере CSL MELBOURNE, несправедливо уволили.

Член экипажа «CSL MELBOURNE» Крейг Брейди на акции протеста против увольнения экипажа судна

Члены экипажа выступили против увольнения

Австралийская компания «Pacific Aluminium» приняла решение заменить судно CSL MELBOURNE, укомплектованное австралийскими рядовыми, судном Skyfall под удобным флагом, находящимся в управлении греческой компании «PrimeBulk Shipmanagement». Теперь уже Skyfall, не покрытое коллективным договором ITF, будет заниматься перевозкой алюминия из Гладстона в Ньюкасл. Увольнение экипажа судна стало возможным согласно временной лицензии, выданной руководству «Pacific Aluminium» правительством Тернбулла. Подобного рода ситуация не могла остаться без внимания как представителей власти, так и общественности.

Глен Уильямс, руководитель филиала Морского профсоюза Австралии (MUA) в Ньюкасле, настаивает на немедленном отзыве временной лицензии:

«Здесь имеет место классическое использование судна под удобным флагом – компания греческая, используется флаг Либерии. Один из экипажей полностью состоит из филиппинцев, и нет никаких сомнений, что у нас будут с этим проблемы. Их однозначно будут эксплуатировать» – продолжил он.

Уоррен Смит, помощник национального секретаря MUA, также считает, что настоящие причины происходящего так и не были названы.

«Они утверждают, что CSL MELBOURNE был слишком велик для их нужд, а затем нанимают на замену иностранное судно, которое еще больше по размеру. Это же несерьезно, – сказал он, – *мы имеем дело с корпоративным бандитизмом высшего разряда. Австралийские экипажи в настоящее время заменяются наиболее эксплуатируемыми работниками в мире. Работниками, которые не имеют права голоса, не могут пойти к боссу и сказать: «Нет, я не собираюсь делать эту работу, потому что это небезопасно.»*

В конце января около сотни сторонников и членов Морского профсоюза Австралии в Новом Южном Уэльсе собрались в знак протеста против увольнения экипажа CSL MELBOURNE. Принявший участие в митинге член экипажа Крейг Брейди поделился своей историей: «Я единственный член экипажа здесь на данный момент, потому что эти бедные парни, которые остались на борту, боятся, что если они уйдут, чтобы присутствовать на этом митинге, на трапе их будут ждать головорезы. И это система производственных отношений Австралии в 2016 году. Нам должно быть стыдно, что мы так запустили эту ситуацию».

Профсоюзу работников морского транспорта Украины стало известно о данном инциденте. Чтобы поддержать коллег из Австралии, ПРМТУ направил письмо в поддержку братского профсоюза MUA:

«От имени 70 000 членов Профсоюза работников морского транспорта Украины мы хотим выразить Морскому профсоюзу Австралии свою искреннюю поддержку в его борьбе как за права несправедливо пострадавших австралийских моряков, так и за моряков всего мира, чьи права на минимальные международные стандарты условий и безопасности труда были нарушены», – говорится в письме.

Кроме того, ПРМТУ направил обращение к украинским офицерам, также работающим на CSL MELBOURNE плечом к плечу с австралийскими коллегами, с просьбой оказать всю возможную помощь и поддержку австралийским братьям, защищающим свои рабочие места и благополучие своих семей на берегу, а также борющимся за достойные условия труда для всех моряков мира.

Зимний молодежный профсоюзный CAMPUS — 2016

С 14 по 16 января 2016 года во Львове прошел Зимний профсоюзный CAMPUS-2016 «Профсоюзный курс на обновление: изменения, действия, перспективы», организованный для молодых профсоюзных лидеров.

Все дни были насыщены учебными сессиями. Темы обучения затрагивали наиболее важные сферы профсоюзной жизни. Более 25 молодых профсоюзных активистов из разных уголков Украины и разных отраслевых и территориальных профсоюзов, являющихся членскими организациями Федерации профсоюзов Украины, гостеприимно принимал непревзойденный и загадочный Львов.

Первый день Кампуса был посвящен вопросам прав человека, анализу выполнения Всеобщей декларации прав человека в Украине, типичным нарушениям трудовых прав молодежи и решениям практических задач по таким нарушениям. Участники на практике отрабатывали механизмы разрешения конфликтных ситуаций как на предприятиях, так и на уровне отраслей. Выводом практических занятий стало то, что профсоюзная сторона должна играть главную роль в разрешении противоречий в трудовых отношениях.

Вторая половина рабочего дня была посвящена вопросам медиапланирования и медиаграмотности. Участники учились искать первоисточник любой информации, поданной в СМИ, выявлять фейковые новости и пропаганду, узнали об основных маркерах ложных новостей, поняли, что такое осознанное медиапотребление, научились создавать интересные новости и презентовать их.

Второй день участники полностью посвятили темам, касающимся деятельности Молодежного совета ФПУ и ФПУ в целом. Мысли были очень разноплановые. В процессе дискуссии участники Кампуса, а также приглашенные коллеги пришли к выводу, что вероятный сценарий развития ФПУ совсем неутешительный из-за отсутствия кадрового резерва. Большинство участников после проведенного SWOT-анализа деятельности профсоюзов сошлись во мнении, что руководство ФПУ не использует возможности, которые есть в его распоряжении, в частности потенциал молодежи. В завершении сессии было сформировано положительное, близкое к реальности, видение того, как будет выглядеть ФПУ через десятилетия при условии молодежного прорыва. Также молодежь разработала целую карту действий, которые будут способствовать модернизации и обновлению ФПУ.

Определив желаемые конечные результаты и принимая на себя ответственность за их достижение, молодежь разработала краткосрочный план на 2016 год для Молодежного совета ФПУ. Но его реализация станет возможной только при условии значительных изменений: ФПУ нужны кардинальные действия, большая публичность и открытость на всех уровнях.

В этот день Элина Караван, председатель Молодежного совета Профсоюза работников морского транспорта Украины, выступая перед участниками форума, рассказала об истории успеха на примере деятельности ПРМТУ.

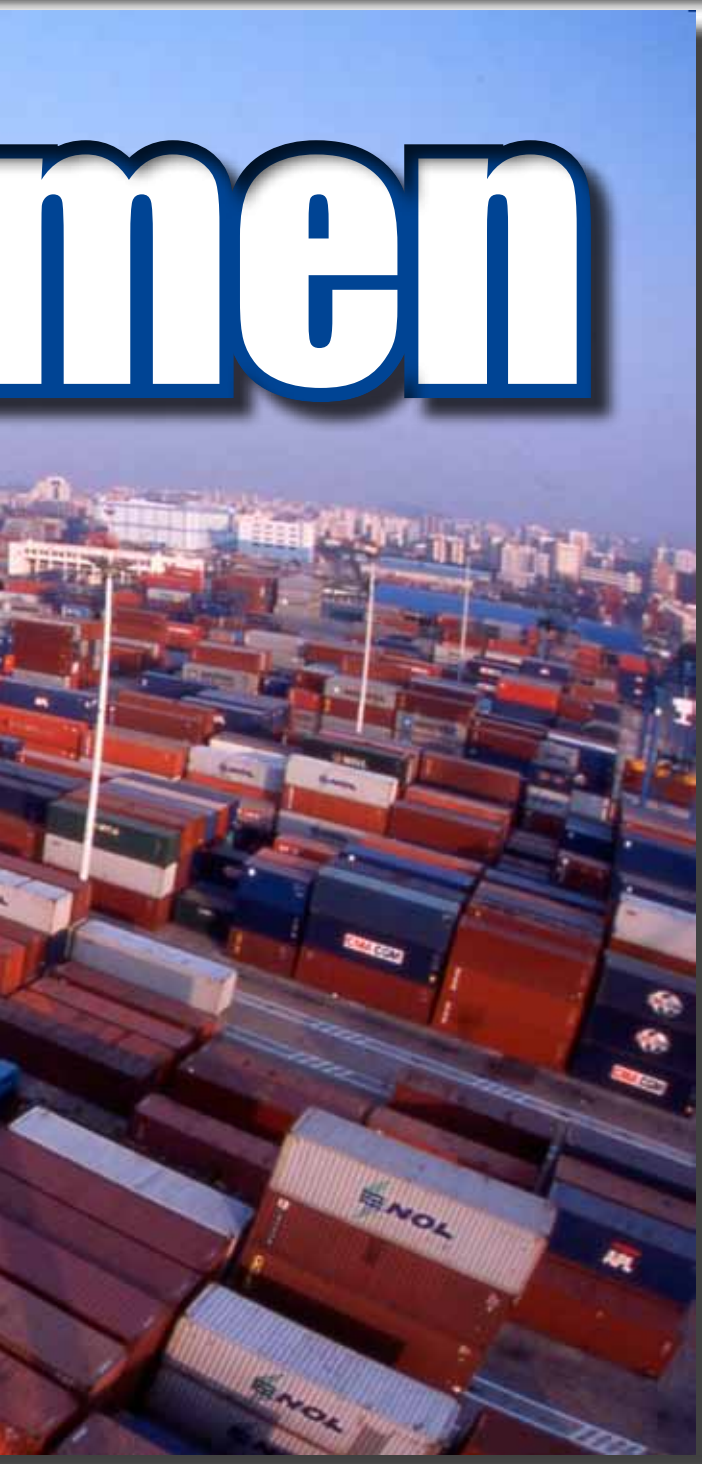
На третий день организаторы предложили участникам Кампуса поработать над темой «Пути борьбы за свои права на достойное существование. Активные массовые действия». Говорили о забастовках, условиях их проведения и правилах; о других активных мирных массовых действиях, которые можно использовать в своей профсоюзной работе. В рамках практического задания участники обсудили и смоделировали организацию мирных собраний разных видов.

В продолжении мероприятия молодые активисты делились знаниями и мнениями относительно имиджа профсоюзов. Оживленная дискуссия возникла при обсуждении профсоюзных стереотипов, авторитета, его составляющих. После перешли к обсуждению темы коррупции в профсоюзной среде.

В завершение Кампуса молодые профлидеры получили сертификаты. Организаторы поблагодарили всех участников, принимавших активное участие в мероприятиях Кампуса, и пожелали использовать все полученные знания в своей профсоюзной работе.

Port of Xia

men



Сямынь — крупнейший порт провинции на побережье Тайваньского пролива. Расположен он на островах и прилегающем побережье материка между Цюаньчжоу (к северу) и Чжанчжоу (к югу).

Со второй половины 19 века стал основным портом, занимающимся экспортом чая.

С 1997 года оказывает коммерческие услуги: складские, логистические, терминальные.

Контейнерный терминал порта способен принимать суда на 25 тыс. тонн и суда с навалочными грузами на 20 тыс. тонн.

Порт Сямынь — зона свободной торговли. Логистические услуги включают в себя маршрутизацию, погрузочно-разгрузочные и складские работы, мультимодальные перевозки, услуги перевалки и управление информацией. Порт специализируется на электронике, машиностроительной продукции, импорте-экспорте руды, минералов и международных контейнерных перевозках.

Порт Сямынь в последнее время набирает популярность среди портов Китая, так как большое внимание здесь уделяется техническому развитию. Внедряются новые технологии обработки грузов, которые значительно упрощают данную процедуру. Еще одним преимуществом называют непродолжительное время простоя на таможне. Персонал порта отличается профессионализмом, грамотностью, дисциплиной, умелой и слаженной работой.

На базе порта создан Госсовет по экономическому сотрудничеству с Тайванем.

В КОМАНДЕ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НАДО ОСТАВАТЬСЯ ЧЕЛОВЕКОМ

DOSSIER ДОСЬЕ

БОГДАНОВ ЕВГЕНИЙ ВАДИМОВИЧ

EUGENE BOGDANOV

Матрос первого класса Anglo-Eastern AB, Anglo-Eastern

Учился в Мореходном колледже технического флота Одесской национальной морской академии. Специальность: Судовождение.

Graduated from the Seafaring College of Technical Fleet of Odessa National Maritime Academy. Specialty – Navigation.

BEING PART OF A CREW, THE FIRST AND FOREMOST IS TO REMAIN A HUMAN

ПОЧЕМУ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

А не об этом ли с детства мечтает каждый второй мальчишка, выросший у Черного моря? Это, действительно, было моей детской мечтой. Поэтому я благополучно поступил в МКТФ ОНМА по специальности судоводитель. Одновременно много времени уделял спорту. Я профессионально занимался баскетболом, в свое время играл в украинской сборной. Даже был ее капитаном. На третьем курсе я взял академический отпуск и ушел в профессиональный спорт. Но однажды в жизни настал момент, когда материально было сложно посвящать себя только спорту, и я решил вернуться к своей детской мечте стать моряком.

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Свой первый рейс помнят все моряки. Было нелегко, так как работали смешанным экипажем. Это была компания Nordic, судно BGP Atlas — бывший «рыбак», переоборудованный в подсейсмик для сбора и обработки геодезических данных. Нашей задачей был поиск газа, нефти. Помню, условия нашего нахождения на борту были не самыми комфортными. В каютах,

WHY HAVE YOU DECIDED TO BECOME A SEAFARER?

Isn't it what every boy, who grew up on the Black Sea, dreams of since he was little? For real that was a childhood dream. That's why I entered the Seafaring College of Technical Fleet of ONMA for Sea Navigation specialty.

рассчитанных на одного человека, жили вчетвером. И даже несмотря на все это, отработали мы «на отлично». И тут мы зашли в Берген, Норвегия. Тогда я впервые познакомился с Профсоюзом. У нас была встреча с представителем ITF, которого просто возмутили наши «копеечные» контракты. Правда, это был 2008 год, тогда больше 750 долларов в месяц не получал никто. Тем не менее, на судно был наложен арест. Тогда меня очень удивил поступок нашего капитана, Пайкина Михаила Аркадьевича. Он предложил компромисс, который устроил все стороны. В итоге мы благополучно доработали, суммы контракта были увеличены, и через 8,5 месяцев мы вернулись домой. Для меня это был очень поучительный рейс, и капитана того я запомнил на всю жизнь.

МОРЕ ОШИБКИ ПРОЩАЕТ?

Постоянно прощает. Но! Только хорошим людям. Мы верим, что у моря, у кораблей есть сердца. Они все чувствуют и прощают.

КАК ДОЛЖНЫ СКЛАДЫВАТЬСЯ ОТНОШЕНИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ?

Я за эти годы видел разные отношения в экипаже. Все мы люди, и все мы разные. Мое мнение – чтобы коллектив работал слаженно, чтобы все шли к одной общей цели, должно быть уважительное отношение друг к другу. Что бы там не говорили, но лично мое мнение, что в машинном отделении самые дружные ребята – они помогают друг другу, работают вместе, отдыхают вместе. Все делают вместе.

БЫЛИ МОМЕНТЫ, КОГДА БЫЛО СТРАШНО?

Кораблей-призраков и огромных осьминогов не встречали. Но если говорить серьезно, был один случай, который напугал нас и наших близких, волновавшихся в те дни за нашу жизнь. Год-полтора назад мы заходили в базовый порт Тайн в Англии и попали в самый сильный за последние 30 лет ураган. Это было очень страшно, нас кидало. Мы двое суток не спали и не ели. Каждую секунду было впечатление, что вот-вот перевернемся. Вот это было серьезным испытанием для нас и наших семей.

КАКОЙ СОВЕТ ВЫ БЫ ДАЛИ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ?

Всегда оставаться людьми!

НУЖНО ЛИ МОРЯКУ СТАНОВИТЬСЯ ЧЛЕНОМ ПРМТУ?

Обязательно! Для меня это – гордость!

Я уже говорил, что еще в первом своем рейсе я понял значимость Профсоюза, увидел, что он реально работает для людей. Так сложилось, что я уже полгода на берегу. За это время ушла из жизни моя бабушка, пришлось нелегко. Я ответственный семьянин, отец двухлетнего ребенка. Обратиться в Профсоюз за помощью как-то стеснялся, но, узнав о моей проблеме, со мной связались и буквально уговорили обратиться за помощью. Конечно, без помощи Профсоюза было бы очень сложно. Спасибо вам за все!

FIRST VOYAGE

All the seafarers remember their very first voyage. It was not easy, as I worked with the mixed crew. I worked on Nordic's mv BGP ATLAS – a former fishing vessel, converted into seismic for collecting and processing survey data. We were searching for gas and oil.

I remember the living conditions on board weren't the most comfortable. In one-person cabins lived four people. Even with all this, we have worked "perfectly well".

And then we called Bergen, Norway – that's how I met the Unions first. We had an ITF representative on board, who was angered with our "penny" contracts. However, it was in 2008, and no one received more than 750 USD per month. Anyway the ship was detained. Then our Master surprised us deeply: Michael Paikin proposed a compromise – we successfully completed our contracts for higher salaries and 8,5 months later returned home. For me that voyage was very instructive and I remembered our Master for a lifetime.

DOES THE SEA FORGIVE MISTAKES?

Constantly forgives. But! Only those the good men make. We believe that the sea, the ship has a heart... They can feel and forgive.

WHAT SHOULD THE WORKING ENVIRONMENT BE?

Over these years I've seen many different types of relationship between the crewmembers. I think, to make the team work smooth, each one has to follow a common goal and to be respectful to each other.

WERE THERE ANY SCARY MOMENTS?

We've never seen any Ghost Ships or giant octopuses... But, speaking seriously, there was one incident that frightened us and our beloved ones, worrying in those days of our lives. About a year ago we called the port of Tyne in England and ended up in the strongest over the past 30 years hurricane. It was very scary, the ship was tossed about. We have not slept for two days and couldn't eat. Each second we thought the ship would capsize. That was a serious test for us and our families.

ADVICE YOU WOULD GIVE TO THE YOUNG SEAFARERS?

Always remain a human!

DOES A SEAFARER NEED TO BECOME A TRADE UNION MEMBER?

Necessarily! For me it is a pride! The Union supported me when I faced financial problems – it would be most difficult without this help. Thank you for everything!

ЧАСТЬ 4 ТЕПЛОХОД Украина

Несмотря на все усилия капитана Б.С. Кисова и Управления «Пасфлота», ни ЧМП, ни ММФ, не имели достаточных средств для капитального ремонта и реконструкции судна. Правда, в 1967 г. в Югославии произвели ремонт корпуса, дооснастив теплоход элементами, позволявшими снять ограничение района плавания, улучшив комфортабельность части пассажирских кают и некоторых помещений общественного пользования. Это позволило «Украине» в 1968 г. принять участие в доставке из Александрии в Варну участников IX Фестиваля Молодежи и студентов, проходившего в Софии. Так состоялся первый международный рейс судна после длительной работы в водах Черного моря.

В 1969 г. на т/х «Башкирия» обнаружили контрабанду, и на время следствия судно сняли с Ближневосточной линии, а на его место поставили «Украину», начавшую совершать заграничные рейсы, выполнять коммерческие поручения под фрахтом различных компаний в районе Средиземного моря, чередуя их со специальными рейсами. Однако в летние месяцы судно неизменно работало на Крымско-Кавказском направлении.

Спустя много лет Сергею Осташко удалось встретиться с капитаном Б.С. Кисовым в его небольшой квартире на улице Торговой, и он попросил капитана: «Расскажите мне о Вашей «Украине», а затем корреспонденту оставалось только записывать:

«В 1968 г. пошли в первый заграничный рейс – из Александрии в Варну, а потом просто повезло. Провинился экипаж т/х «Башкирия», судно сняли с Ближневосточной линии, а «Украину» перевели на ее место. Тогда и выяснилось, что оно идеально подходит для таких рейсов. Благодаря большой скорости переходы между портами можно было выполнить за ночь, а пассажирская вместимость и объемы грузовых трюмов соответствовали требованиям линии, и мы начали зарабатывать деньги.

Из Бейрута в Александрию возили картонную тару. Вес малый, а фрахт большой. Зимой, когда не было пассажиров, сокращали экипаж до 60 человек и возили лимоны на Каталонию. Ну а летом обслуживали Крымско-Кавказскую линию. За недельный рейс могли перевезти до 4000 пассажиров. Тогда это была золотая линия и золотое судно. Одно из немногих, приносивших круглогодично стабильный доход. Моряки работали на теплоходе по много лет, дорожа судном. Все любили «Украину». Да и как ее можно не любить! Вы только посмотрите».

На тумбе, под стеклянным колпаком, находилась модель его любимого судна. Оно действительно красиво, и даже в модели чувствовалась скрытая мощь. Затем он достал фотографии, где было много снимков со всевозможными пассажирами в окружении моряков.

— Это мы в Варне, встречаем министров морского флота – СССР и Болгарии. Очень удачной получилась встреча, т.к. судно необходимо было ставить на капитальный ремонт, а денег не было. В пароходстве начали поговаривать, что судно старое, не отвечает современным требованиям и его пора списывать. Насчет современных требований, безусловно, верно, и мы старались делать все что могли, чтобы исправить положение. В несколько этапов поставили кондиционеры, начав с третьего класса, а то, знаете, как бывает? Начальству в первом классе не жарко, а остальные подождут. Но для капитального переоборудования требовались большие средства, а тут в Варне на борт пришел министр. Я ему устроил прием, показал судно, рассказав о проблемах, и он обещал выделить два миллиона.

Сделать предстояло немало – поставить клинкетные двери, приобрести мотоботы быстрого спуска, переоборудовать каюты, провести спринклерную систему пожаротушения. Это значит, в каждую каюту от центральной емкости завести трубу с автоматическим распылителем, который впрыскивает туда воду, если температура повысится до 80°С.

Короче, доложил я начальнику ЧМП, А.Е. Данченко, он одобрил планы, и начали составлять проект. Директор ЮЖНИИМФа прислал ребят, а ученые люди азартные: чем больше, тем лучше, и запроектировали на 4 миллиона долларов.

Тогда в ЧМП решили, будем судно резать, но тут восстал экипаж. Пришлось несколько раз ехать в Москву, доказывать, в том числе и мне. Написали рапорт, на котором «Минморфлот» наложил резолюцию: «Создать комиссию для определения возможности дальнейшей эксплуатации судна». И комиссия дала заключение: «При приведении судна в соответствие с международными требованиями, состояние корпуса и машин позволяет эксплуатировать теплоход еще 8-10 лет».

Вновь приступили к проектированию, сокращая работы, без которых мы могли обойтись. В результате сделали неплохой проект на два миллиона, согласовали в Москве и с югославами, которые должны были производить ремонт. И вдруг, кто-то решил сэкономить, урезав полмиллиона, исключив переоборудование помещений.

Однако, когда мы пришли в Югославию, выяснилось, что все необходимое оборудование уже закуплено и размещено на складах.

Я позвонил в Одессу, рассказал о сложившейся ситуации, о том, что завод все приобрел, но не хватает денег для выполнения работ.

т/х «Украина», 1938г.

т/х «Украина»

т/х «Украина», 1938г.

т/х «Украина»

т/х «Трансильвания»

Меня спросили: «Сколько это стоит?».

Я сказал: «Тысяч четыреста».

Из Одессы ответили: «Хорошо, делайте. С такими каютами судно нельзя использовать в круизных плаваниях».

По параллельному телефону разговор слушал представитель «Судоимпорта». Он спросил: «Кто говорил?». Я, схитрив, ответил: «Начальник управления пассажирского флота». И они подписали заказ, но потом все выяснилось!

Пошли телеграммы, меня за обман грозились отдать под суд, но делать нечего, и югославам прислали телеграмму: «Прекратите работу».

Те ответили: «Все материалы уже закуплены в соответствии со спецификацией, представленной нам «Судоимпортом». Мы не будем выполнять работы, погрузим приобретенное оборудование в трюмы судна, но оплатить за все приобретенное вам придется».

И тут мы начали выкручиваться, как могли. Составили явно завышенную ведомость реконструкции, а завод пересчитал стоимость дополнительных работ. Мы хитрили, от одного отказывались, другое сокращали, третье добавляли и дали в пароходство новую исполнительную ведомость. Считали каждую копейку, но делали все добросовестно.

Когда пришли в Одессу на борту судна появились главный инженер, его заместитель и начальник пассажирского флота. Я отрапортовал, но со мной не поздоровались.

– Ну, покажи; что вы натворили.

Вышли на палубу.

– Слушай, а почему у тебя пароход розовый?

– Так мы экономили, где только могли. Два раза загрунтовали красным суриком и всего один раз покрасили белилами, вот сурик и проступает.

Пошли дальше по помещениям.

– Где гараж, который вы переделали под первый класс?

– Так вот же, мы по нему идем!

Все было сделано так хорошо, что люди, много раз бывавшие на судне, даже не заметили новых помещений. Короче, обошли все. Высказали мне замечания: тут хорошо, тут совсем хорошо. Когда вернулись в каюту, они улыбались, а там буфетчица стол накрыла, как будто по своей инициативе, стоит вся накрахмаленная, смеется. Пошли мыть руки, и увидели мою проржавевшую ванну, которой и пользоваться нельзя, а когда вышли из ванной комнаты, начальник говорит:

– Все хорошо, но строгий выговор я тебе все-таки дам. За то, что ты ванну не сменил.

Строгий выговор мне вынесли, не за ванну, конечно, а за то, что деньги потратил, но все остались довольны, и судно выглядеть совсем иначе».

С 1975 г. «Украина» начала ходить в круизы: в Италию, по Средиземному морю, на Ближний Восток, а в последние годы на Канарские острова и Кубу. Теплоход перевозил рыбаков в Аден и войска в Сирию, брал любой груз. Судно было мореходным, через океан ходило со скоростью 18.5 узла. Каждые 40 дней бывало в Гаване, каждые 10 дней в Санта-Крусе.

Капитан рассказывал:

– Однажды мы поставили своеобразный рекорд. Снимались с Бейрута на Александрию, и по расписанию надо было отходить, а груз не довезли, он застрял за городом. Приходит агент и говорит:

– Вы можете уйти без груза, это ваше право, но грузоотправитель нанял транспорт, заплатил рабочим, теперь ему придется везти все обратно и выгружать. Он понесет большие расходы и вам больше груза не даст.

Я пригласил старшего механика:

– На что мы можем рассчитывать? Расстояние 343 мили, при плановой скорости 18 узлов нам необходимо 19 часов хода. Если мы задержимся на два, три часа, какую скорость можно гарантировать?

Старшим механиком был А.И. Хасин. Он сразу понял ситуацию.

– Давайте, – говорит, – посчитаем по 22 узла.

Это давало 4 часа экономии. Хозяин сам поехал туда, где застрял груз, кому-то дал бакшиш, чтобы пропустили, и успел. Погрузили все и снялись на 4 часа позже. Перед нами отошел пассажирский пароход с египетскими «челноками». И вот, тот пароход, который должен был идти за нами, отошел раньше. Его пассажиры кричали, смеялись, издевались над нашими пассажирами. И это понятно: кто раньше попадет на сирийский базар, у того и заработок будет.

Наши пассажиры слушали и сидели огорченными. На следующий день, часов за 6 до Александрии мы обошли этот пароход. И тогда уже наши арабы так кричали и радовались, что чуть за борт не падали, а в баре выручка увеличилась в несколько раз. Тогда мы развили скорость 23 узла. Хороший был теплоход. Я его сдал в 1985 году, а в 1987 году судно порезали на лом. Тогда, после аварии с теплоходом «Адмирал Нахимов», старые суда резали без разбору, а ведь они до сих пор могли плавать».

Старый капитан замолчал, как бы вновь переживая за свою «Украину», потом погрустнел и закончил свой рассказ.

1 октября 1986 года, в 08:00, теплоход «Украина» прибыл в Одессу из Ялты, завершив последний рейс. Безусловно, судно могло работать еще несколько лет, и планов о его списании, к моменту гибели парохода «Адмирала Нахимова» не было. Однако, в Министерстве морского флота, перестраховываясь от случайности возникновения новой катастрофы, приняли решение списать, оставшиеся в эксплуатации старые пассажирские суда довоенной постройки. Вместе с «Украиной» на слом готовили и турбоэлектроход «Балтика», который был достоин остаться в Ленинграде, на вечной стоянке, в качестве плавучего музея либо выставочного центра. К сожалению, ни кто из ленинградских властей не вспомнил о роли турбоэлектрохода «Балтика» во время ВОВ, который в то время носил название «Вячеслав Молотов».

Прощание с теплоходом «Украина» прошло для одесситов незаметно. Судно просто исчезло из вида, и только в местной газете «Вечерняя Одесса» появилась заметка, что теплоход «Украина» списан, и ушел в свой последний рейс для разделки на металлолом, в пакистанский Гадани Бич. Перегонным названием теплохода стало «Ина», и в том же году судно полностью разрезали на лом металла.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич

т/х «Трансильвания»

т/х «Трансильвания»

Украина Бессарабия 1938

ПРОФСОЮЗ ПРИГЛАСИЛ МОРЯКОВ В КИНО

29 января Профсоюз работников морского транспорта Украины пригласил моряков с семьями в кинотеатр «Родина» на закрытый допремьерный кинопоказ фильма «Против шторма». В Украине официальная премьера состоится только 4 февраля, а вот члены ПРМТУ уже в январе смогли насладиться яркими спецэффектами и прекрасной актерской игрой.

Кадры фильма отправляют нас в февраль 1952-го года. На восточное побережье США обрушился шторм небывалой силы, разрушая все на своем пути. Группа береговой охраны получает сообщение, что в водах неподалеку дрейфуют два нефтяных танкера, которые буря буквально разорвала пополам. Командир охраны немедленно высылает шлюпку на поиски тех, кто выжил. Чем все закончится, оставим «за кадром», чтобы не раскрывать интриги тем, кому только предстоит посмотреть фильм.

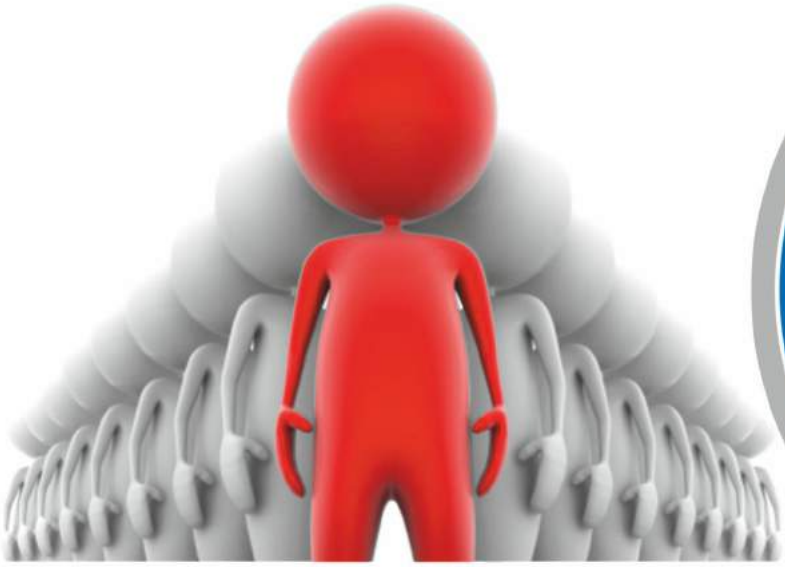
Моряки же остались очень довольны сюжетом картины и мероприятием, организованным Профсоюзом. Благодаря этому кинопоказу моряки получили возможность побыть с семьей и получить новые впечатления.

Кинопоказ также посетили представители Молодежного совета ПРМТУ — курсанты ОНМА и студенты ОНМУ.

SEAFARERS WENT TO THE MOVIES

On January 29 the MTWTU again invited its members to the closed pre-opening screening of the movie «The Finest Hours». The official premiere of the film in Ukraine was scheduled for February 4th, but the MTWTU members had a chance to enjoy the vivid special effects and excellent acting already in January. Movies arranged by the Union is another chance for seafarers to enjoy the time spent with their families.

Representatives of the MTWTU Youth Council – cadets of National University «Odessa Maritime Academy» and students of Odessa National Maritime University attended the premiere as well.



ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ

ПРМТУ

2006

КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

* - Специальные программы лояльности
- Консультации инспектора ITF в Украине
- Юридические консультации
- Социальные проекты
- Консультации при трудоустройстве
- Информационные и обучающие мероприятия
- Психологическая помощь

* только для членов Профсоюза

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ

+38(0482) 42 99 01 lbstus@mtwtu.org.ua

www.mtwtu.org.ua

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

http://mtwtu.org.ua/

Самые морские новости

Вопросы инспектору ITF on-line

Только полезная информация

Последние изменения в законодательстве

Морские издания on-line

Фото и видеогалереи